

## 4.3 都市基盤の整備方針

### 4.3.1 基本方針

都市の基盤となる道路、公園、鉄道、港湾等は、交通を中心とした都市機能を支えるばかりでなく、都市の中のオープンスペースとなり、住環境の構成要素ともなる。さらに、上下水道、ガス等のライフラインおよび防火水槽等の収容空間ともなり、都市機能の維持、住環境の改善および防災機能の確保等に欠かせないものである。こうした都市基盤施設の重要性・役割を認識した上で、その整備を積極的に図っていく。

特に、道路においては、都市活動および区民生活の快適性・防災性・安全性の向上を図るため、道路の機能別段階構成を意識しながら、整備すべき優先順位を示しつつ、進めていく必要がある。

さらに、区民の日常生活と住環境に直結する生活道路については、地区レベルの交通需要と災害時の安全対策の観点から、交通の混雑や渋滞ならびに通過車両の生活道路への進入を、軽減・解消するため、体系的な整備方針を策定し進めていくことが重要である。また、4m未滿の狭あいな道路については、その拡幅を積極的に支援し、安全な市街地の形成を進めていく。

都市基盤の整備に当たっては、高齢化社会の進展や地球温暖化等への対応も重要であることから、ユニバーサルデザインの考え方にに基づきすべての人が利用しやすく、安全で、快適な歩行空間や公共交通網、駅やバス停等の施設整備・改良を促進していく。

### 4.3.2 現況と課題

- (1) 生活道路への通過交通の流入等の解消と生活道路の整備
- (2) 公共交通の利便性向上
- (3) 高齢化等への対応
- (4) 狭あいな道路の解消
- (5) 老朽化した橋梁への対応
- (6) 各拠点での開発動向への対応

## (1) 生活道路への通過交通の流入等の解消と生活道路の整備

区内の主要幹線道路をみると、都心部から川崎・横浜への南北方向には、放射状に放射 19 号線（第一京浜）、放射 1 号線（第二京浜）、放射 2 号線（中原街道）が整備されているが、東西方向は新宿副都心と大崎副都心、臨海部を結ぶ環状 6 号線（山手通り）および補助 26 号線が中心であるため、交通渋滞、生活道路への通過交通の流入等が課題となっている。

また、幅員 4m 未満の狭い道路が多く、住宅系、工業系、商業系の土地利用が混在しているため、生活道路への流入する車両も数多く

発生しているとともに、災害時の緊急車両等の通行等に支障をきたすおそれがある。そのため、歩行者にやさしく防災機能等をもった生活道路を整備していくことが重要である。

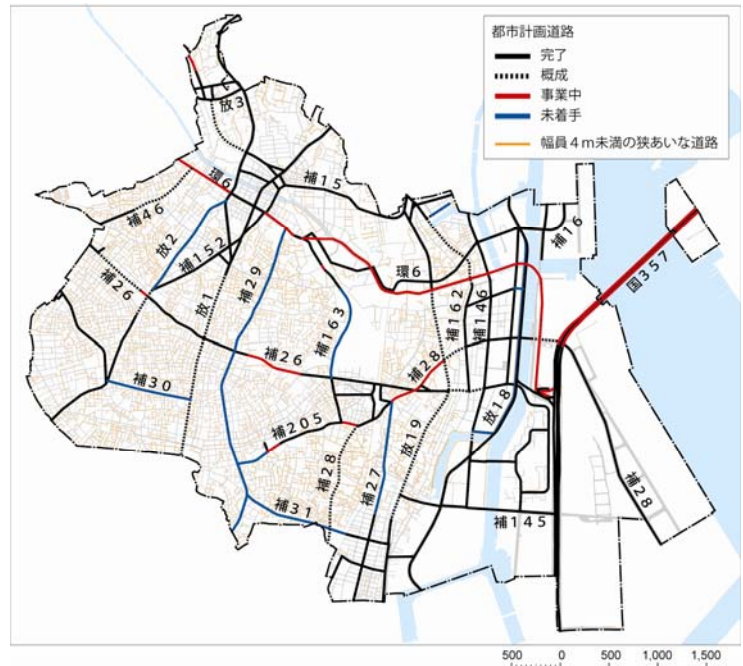


図 4-14 都市計画道路の整備状況と狭い道路の分布 (H24. 12 時点)

## (2) 公共交通の利便性向上

区内は、鉄道網が発達しており、ほぼ全域が駅から概ね徒歩 15 分圏内にある。さらに、平成 14 年（2002 年）12 月のりんかい線全線開通等により、より充実した鉄道ネットワークが形成された。

これまで、区内の鉄道では、東急目黒線等において立体化が進められ、踏切が一定程度解消されてきたが、未だ、いくつかの踏切が残されており、地域の分断や交通渋滞、災害時の避難、救援・救護の障害になりかねない地域があることから、これらの改善が課題となっている。

また、リニア中央新幹線や、羽田空港の国際線の拡充等、区を取り巻く交通環境が変化していく中で、国際都市東京の玄関口として、まちの活性化の観点から、羽田空港への鉄道ネットワークの充実や東海道貨物支線の貨客併用化について検討していく必要がある。

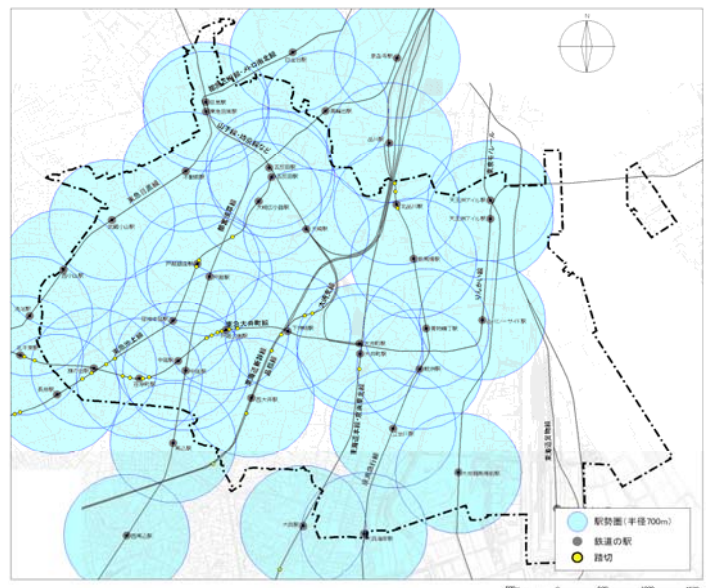


図 4-15 鉄道の駅敷圏と踏切分布状況

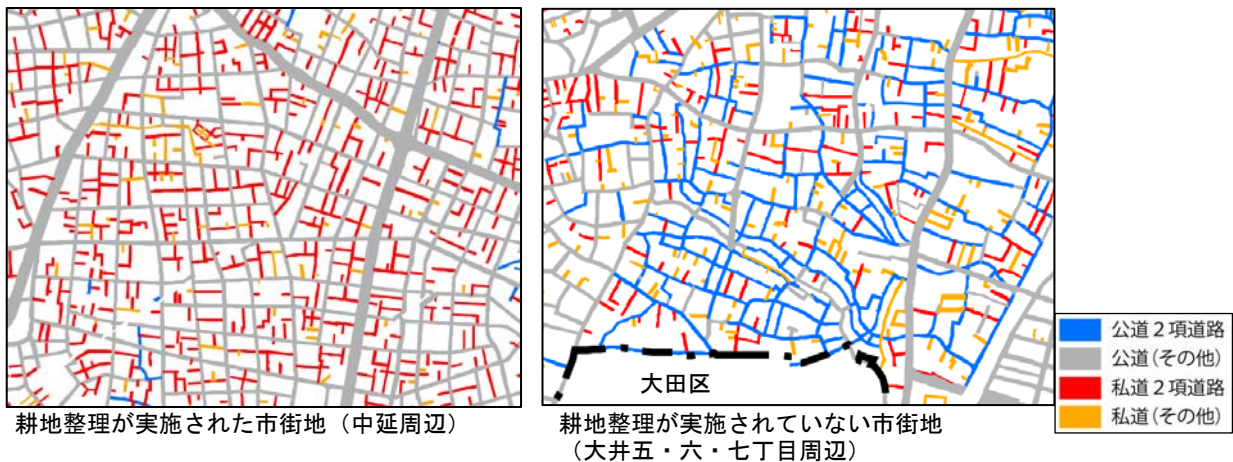
### (3) 高齢化等への対応

高齢化が進展する中で、高齢者・障害者をはじめ、すべての人が安全で安心して利用できる利便性の高い道路空間や交通施設の整備が急務となっている。

また、自転車の原則車道通行の徹底等、安全な歩行空間の確保が課題となつるとともに、歩行者空間を阻害する放置自転車等による道路環境の悪化が課題となっている。これらを解消し、安全で暮らしやすい交通環境の構築が必要である。

### (4) 狭あいな道路の解消

区内の密集市街地では、生活道路の幅員が4m未満の狭あいな道路が多く存在し、日常生活に支障があるとともに、緊急車両や介護用車両等の通行や災害時の避難誘導、救難・救護活動の支障となっている。荏原地区を中心とした区南西部では、下図左のように、耕地整理<sup>73</sup>が実施されたことから、短冊形の整形の街区が整っているが、ほとんどの細街路が私道で、隅切りもない。また、大井五～七丁目周辺では、耕地整理が実施されていないため、下図右のように、街区が不整形で狭隘な公道が多い。それぞれの狭あいな道路を確実に解消し、快適で安心・安全な道路空間を確保していくことが課題である。



### (5) 老朽化した橋梁への対応

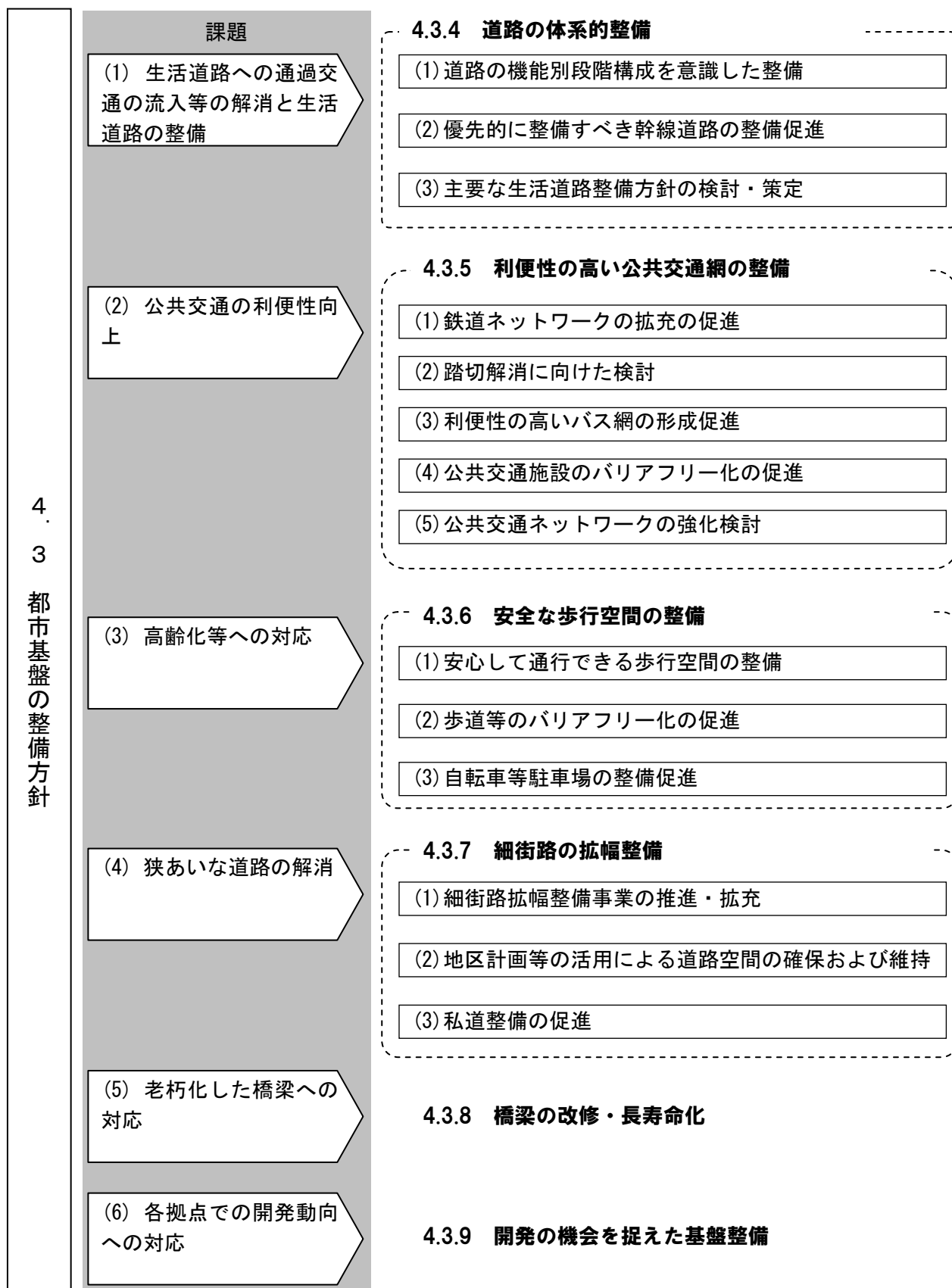
区内では、平成24年（2012年）現在70橋の橋梁を管理しているが、これらの多くは昭和35年（1960年）以降に建設され、建設後約20～50年が経過し、一部の橋梁では損傷（橋の傷み）が目立ち始めている。これらの老朽化した橋梁への対応が必要である。

### (6) 各拠点での開発動向への対応

広域活性化拠点や都市活性化拠点等では、機能の集積・強化のための開発動向と連携した効率的な都市基盤の整備が必要である。

<sup>73</sup> 耕地整理：5ページを参照

## 4.3.3 都市基盤の整備方針体系図



#### 4.3.4 道路の体系的整備

- (1) 道路の機能別段階構成を意識した整備
- (2) 優先的に整備すべき幹線道路の整備促進
- (3) 主要な生活道路整備方針の検討・策定

##### (1) 道路の機能別段階構成を意識した整備

区は、東京都の副都心や新拠点に位置付けられた大崎、品川・天王洲を有し、都心機能の一部を担い、広域的な交通も多くなっている。

一方、多くの密集市街地が存在し、狭い道路が多く、通過交通の進入等もみられ、日常の利便性や災害時の防災性等の課題がある。

そこで、区内の道路を自動車交通の円滑な処理、地区内への通過交通流入抑制、日常生活での利便性といった機能や道路幅員により、段階的な構成を踏まえ、体系的な道路整備を図る。

表 4-2 道路の段階構成

分類		幅員	機能
主要幹線道路： 「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」による主要な幹線道路網		幅員約 20m 以上※	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市の骨格を形成し広域拠点間を連絡</li> <li>■ 広域・大量の自動車交通を分担</li> </ul>
地区幹線道路： 主要幹線道路以外の都市計画道路（補助線以上）		幅員 12m 以上	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 都市内の各地区または拠点間を連絡</li> <li>■ 地区内交通の分担、通過交通の処理</li> </ul>
生活道路	主要な生活道路	幅員 6m 以上 (緊急車両通行可)	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 上記で囲まれた街区内道路</li> <li>■ 街区内交通を集め幹線道路へ接続</li> </ul>
	地先道路	幅員 4～6m	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 各宅地に接続する日常生活で利用する最も基本となる道路</li> </ul> ※4m 未満の細街路は、4m 以上に整備促進

※「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に示されている主要な幹線道路には、幅員の記載は無いが、品川区内で位置付けられた主要な幹線道路の幅員が 20m 以上であるため、幅員の目安として「約 20m 以上」と設定した。





### ③第三次優先整備路線の早期完成

区の東西を結ぶ重要な路線であり東西連携都市軸として位置付けた補助 26 号線、大崎と大井町を結び広域都市軸として位置付けた補助 163 号線をはじめ、放射 18 号線、補助 28 号線の第三次優先整備路線の早期完成に向け整備を促進する。



補助 163 号線の整備前後の様子

※補助 163 号線

昭和 39 年 2 月 7 日建設省告示第 148 号

平成 24 年 3 月竣工

### ④補助 31 号線、補助 205 号線、国道 357 号の整備促進

防災まちづくりの観点から都の「木密地域不燃化 10 年プロジェクト<sup>76</sup>」において、特定整備路線候補区間として選定された補助 29 号線に繋がる補助 31 号線と補助 205 号線の未整備部について、整備検討を推進する。

これらの都市計画道路整備を早期に進めていくためにも、東京都が指定している優先整備路線への位置付けを働きかけ、協力して整備を進めることとする。

また、国道 357 号（東京港トンネル）に関しては、首都高速湾岸線の朝夕の慢性的な渋滞解消や物流効率化による臨海部の工業地帯の活性化等の効果が期待されているため整備を促進する。



図 4-17 優先的に整備すべき幹線道路等

### (3) 主要な生活道路整備方針の検討・策定

東京で大地震が発生した場合、木密地域において、建物の倒壊や同時多発的な火災により大規模な市街地火災が発生するおそれがあり、多くの区民の生命と安全が脅かされるばかりか、緊急活動や物流等の都市機能に大きな支障を与えかねない。

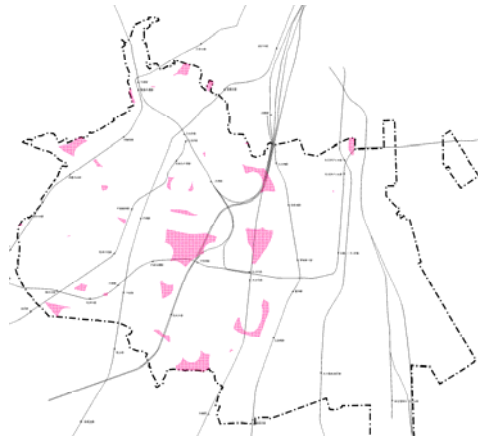
そこで、防災上の観点をとり入れ、さらに日常生活の利便性の向上に資するため、生活道路のうち、街区内交通を集め幹線道路へ接続する道路に対する「生活道路整備計画（主要な生活道路整備方針）」の検討・策定を実施する。

<sup>76</sup> 東京都木密地域不燃化 10 年プロジェクト：50 ページを参照

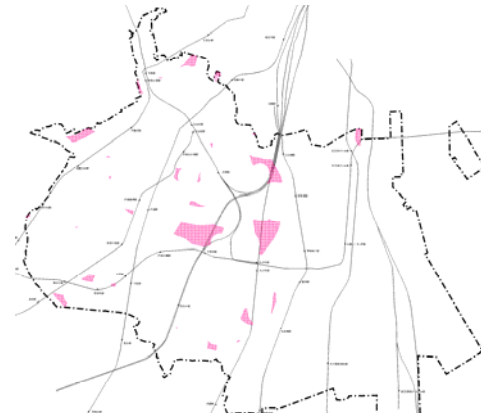
## I 防災機能面での主要な生活道路整備の必要性

### a. 消防困難区域の解消

都市計画道路および密集住宅市街地整備促進事業<sup>77</sup>等による防災生活道路<sup>78</sup>の整備が完了しても消防困難区域<sup>79</sup>の解消には至らないため、緊急車両の通行が可能な道路空間の確保が必要である。



現状道路での消防困難区域

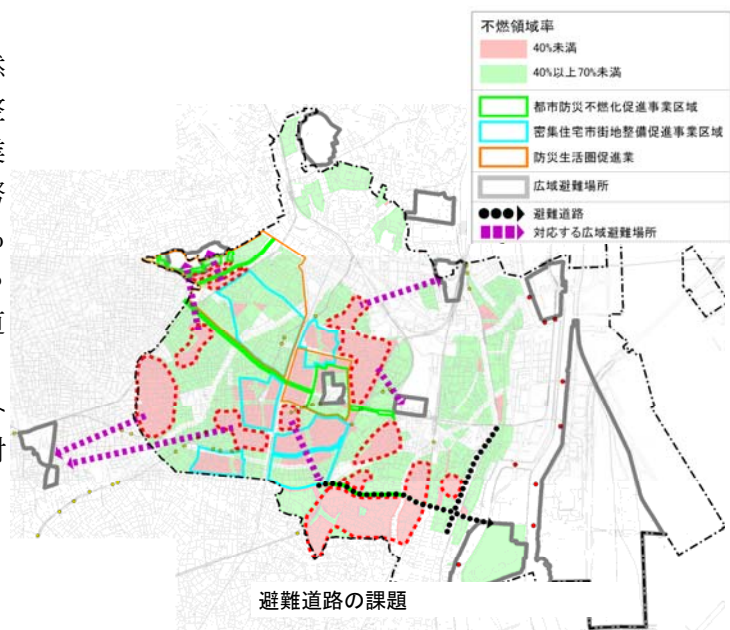


都市計画道路、密集住宅市街地整備促進事業による防災生活道路整備後の消防困難区域

### b. 広域的な避難道路の形成

区では、これまで都市防災不燃化促進事業<sup>80</sup>、密集住宅市街地整備促進事業、防災生活圈促進事業<sup>81</sup>等を実施し、防災性の向上に努めてきたが、不燃領域率<sup>82</sup>が40%未満の地域が区の南西部に広がっており、火災や建物倒壊による道路閉塞の危険性が高い。

よって、安全に広域避難場所へ避難できるような避難道路を検討する必要がある。



避難道路の課題

<sup>77</sup> 密集住宅市街地整備促進事業：12ページを参照

<sup>78</sup> 防災生活道路：77ページを参照

<sup>79</sup> 消防困難区域：震災時に、消防車両の通行不能や消防に使用可能な水の不足などによって、消防活動が困難と予想される区域。ここでは、幅員6m以上の道路から消防ホースが到達しない140m以上の領域を示す。

<sup>80</sup> 都市防災不燃化促進事業：12ページを参照

<sup>81</sup> 防災生活圈促進事業：12ページを参照

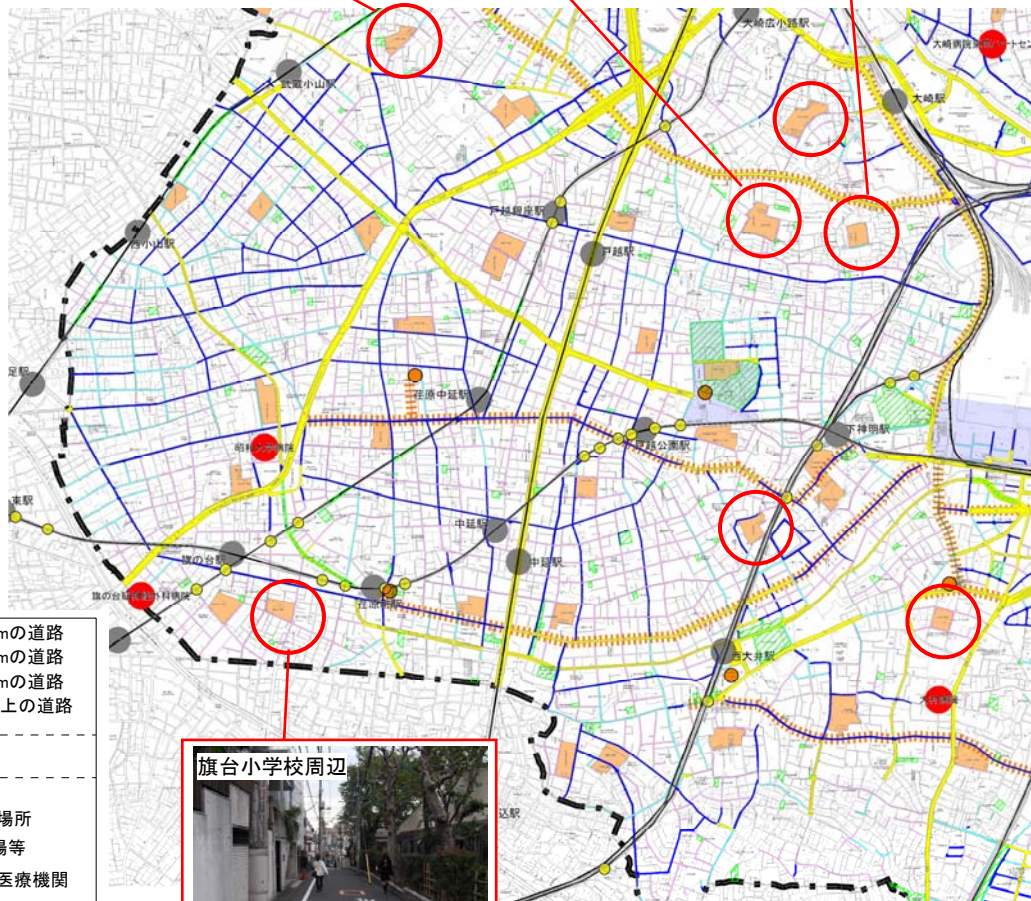
<sup>82</sup> 不燃領域率：47ページを参照



### c. 避難所へのアクセス道路の確保

避難所へのアクセス道路は、災害時の避難だけでなく支援、救援車両、物資搬入車両等が進入できることが重要である。しかし、区内には、狭い道路が荏原地区を中心に広範囲に存在しており、これらの狭い道路に囲まれた避難所が多く存在する。

そこで、地域の防災性を向上させるため、災害時に支援、救急車両等の進入が困難な避難所に対し、アクセス可能な道路空間を確保が必要である。



○ 緊急車両等がアクセスすることが困難な避難所

## Ⅱ 生活道路機能面での主要な生活道路整備の必要性

### a. 商店街や拠点への快適なアクセス

日常生活において、買い物や通勤・通学等で利用する商店街や駅等へ安全・安心・快適にアクセスできる必要がある。

### b. 小中学校周辺の歩道の整備・拡幅

小中学校周辺の通学路となっている道路については、児童・生徒の通学時の安全を確保する必要がある。

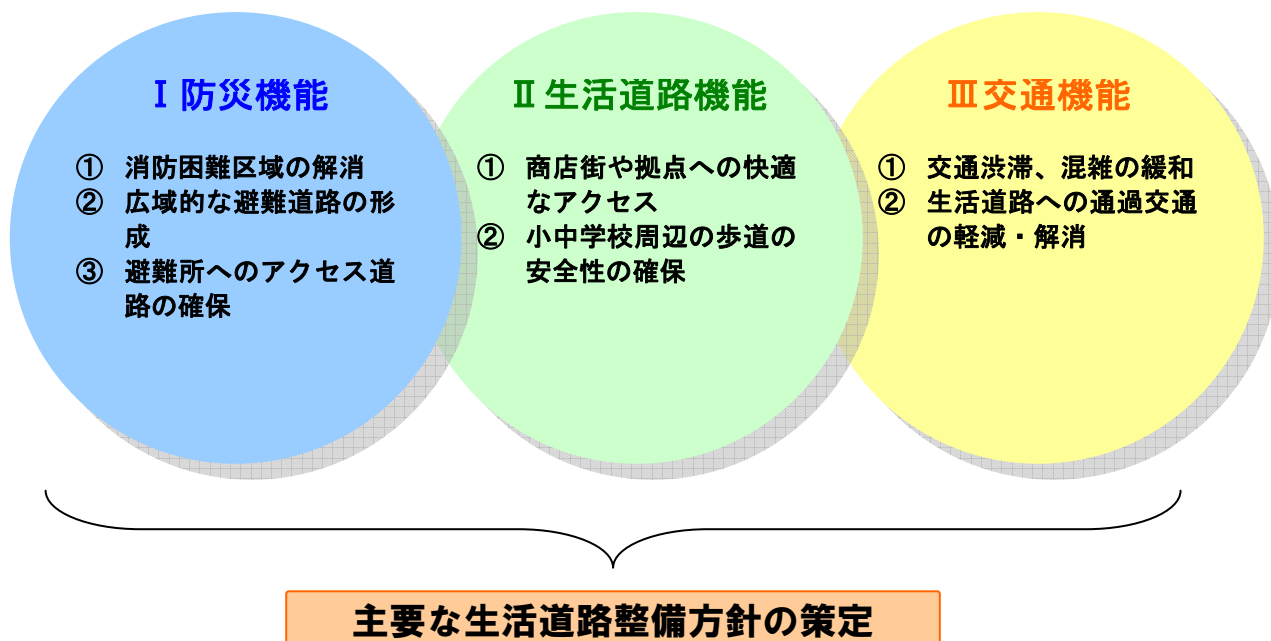
## Ⅲ 交通機能面での主要な生活道路整備の必要性

### a. 交通渋滞、混雑の緩和

街区内の自動車交通を集め、幹線道路へスムーズに接続させ、地域の住環境の向上に資する道路整備を推進する必要がある。

### b. 生活道路への通過交通の軽減・解消

生活道路への通過交通の流入により生活環境の悪化、安全性の低下が懸念されるため、これらの軽減・解消に寄与する道路整備を推進する必要がある。



### 4.3.5 利便性の高い公共交通網の整備

- (1) 鉄道ネットワークの拡充の促進
- (2) 踏切解消に向けた検討
- (3) 利便性の高いバス網の形成促進
- (4) 公共交通施設のバリアフリー化の促進
- (5) 公共交通ネットワークの強化検討

#### (1) 鉄道ネットワークの拡充の促進

東海道貨物支線の貨客併用化については、国の運輸政策審議会答申第 18 号<sup>83</sup>（平成 12 年（2000 年）1 月）において「今後整備について検討すべき路線」で位置付けがあることから、品川駅・田町駅周辺地域、東京都心・臨海地域の特定都市再生緊急整備地域<sup>84</sup>への指定等も鑑み、沿線自治体が構成する協議会を通じて、東海道貨物支線貨客併用化の早期実現に向けた働きかけを進める。

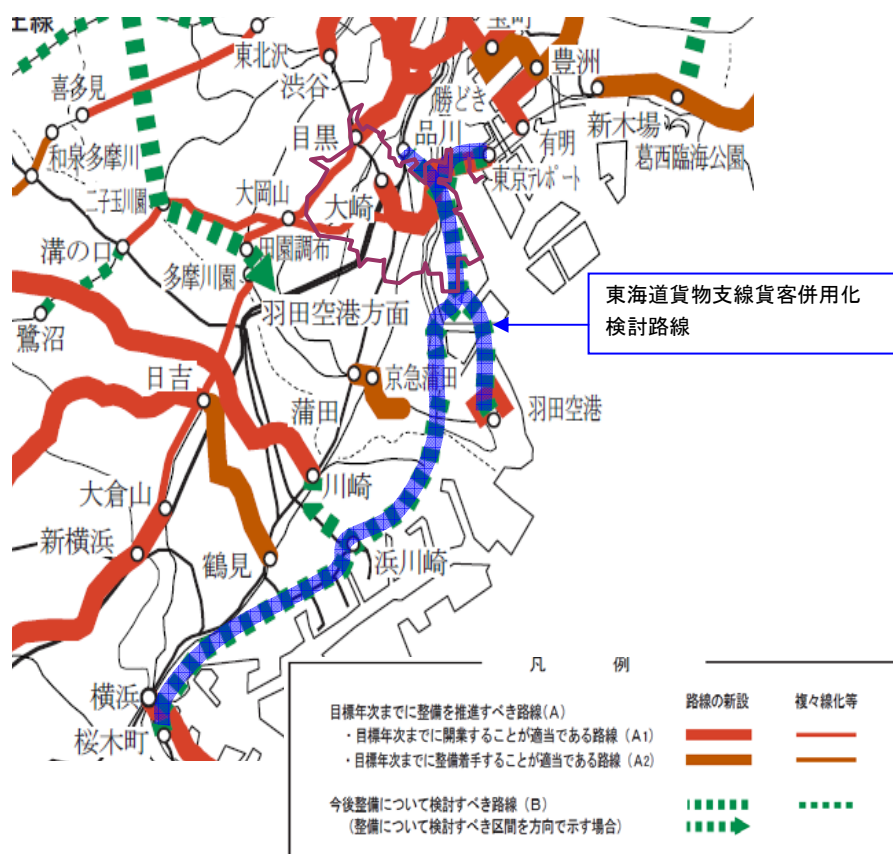


図 4-18 東京圏鉄道整備計画

運輸政策審議会答申第 18 号 付図 3 より作成

<sup>83</sup> 運輸政策審議会答申第 18 号：72 ページを参照

<sup>84</sup> 特定都市再生緊急整備地域：1 ページを参照



## (2) 踏切解消に向けた検討

### ①品川駅南地域における踏切の解消

踏切遮断による交通渋滞および踏切事故の解消、鉄道により分断された市街地の一体化等を図るため、鉄道の立体化を含めた踏切の解消を促進する。

京急本線の品川～北品川駅付近の踏切（3ヶ所）は、遮断時間が長く、自動車交通量も多いことなどから、東京都の「踏切対策基本方針（平成16年（2004年）6月）」において「鉄道立体化の検討対象区間」20区間の一つに抽出されている。

今後は、品川駅南地域におけるまちづくりとの連携や鉄道の立体化等により、踏切の解消を促進する。

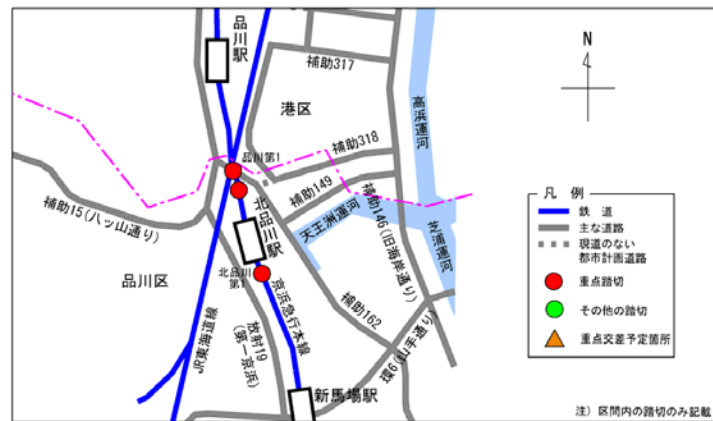


図 4-19 京急線 品川～北品川駅付近の踏切の状況

資料：「踏切対策基本方針（東京都：平成16年6月）」より作成

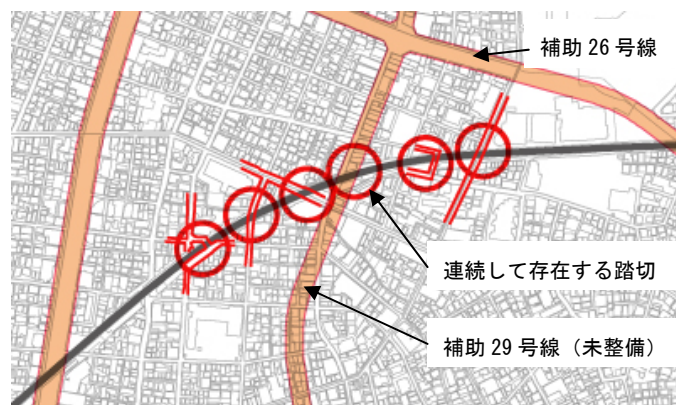
### ②東急大井町線の踏切解消および周辺地域の防災性の向上

区内の東急大井町線の踏切は10ヶ所あり、その中でも特に、6ヶ所の踏切が連続する戸越公園駅付近は、以下の点から踏切解消を進めていく必要がある。そのため、補助29号線の整備、鉄道と道路の立体交差化にあたっての鉄道の高架化を含めた検討および周辺のまちづくりを、都や鉄道事業者と協力しながら、一体として推進し、踏切の解消および周辺の防災性の向上を図ることとする。

- 戸越公園駅周辺には短い区間に6箇所もの踏切が連続して存在
- 急行運転開始による列車速度の上昇、遮断時間の増加等により踏切の危険性が増大
- 踏切の開放時間が短くなり、横断している利用者の安全性が低下
- 駅前踏切は商店街に位置し利用者が多いため歩行者・自転車等の平面交差による危険性大
- 踏切の存在は、地域交流、歩行者ネットワークの分断と、商店街回遊性の阻害要因
- 震災時、電車の停車等によっては広域避難場所への避難に支障
- 鉄道を横断する補助29号線の整備には、鉄道の高架化を含めた踏切解消と周辺まちづくりの一体的な整備が必要
- 鉄道高架化を目標とするまちづくり協議会が地元組織され活発に活動



戸越公園1号踏切



戸越公園駅周辺踏切位置



### (3) 利便性の高いバス網の形成促進

鉄道網が発達した区内において、バスは、鉄道網を補完する役割であり、鉄道駅への移動手段であるとともに、鉄道では直接接続していない地域間の移動にも利用されている。

よって、利用者ニーズに応じた利便性の高いバス網の整備を促進する。特に、区の東西を結ぶ公共交通網を充実させ利便性を高める必要があるため、補助 26 号線の開通にあわせて、東西方向を結ぶバス路線について事業者に働きかけを行う。

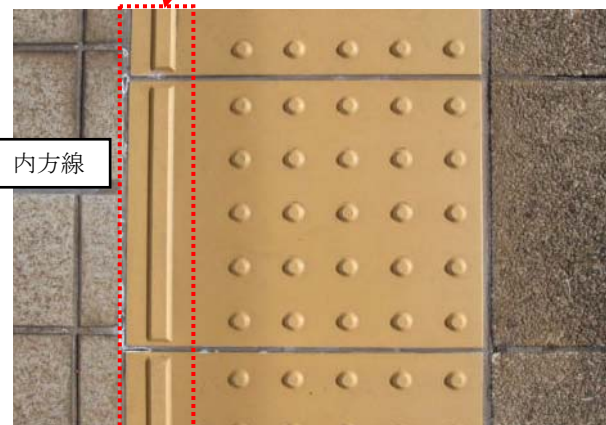
### (4) 公共交通施設のバリアフリー化の促進

区では、すべての人が、年齢、性別、個人の能力に関わらず、快適に移動できるよう、はじめから障壁をつくらないユニバーサルデザインの導入を進めている。

特に、不特定多数の利用者が集まる駅やバス施設等の公共交通施設において、バリアフリー化等を事業者と協力して促進する。



鉄道事業者への可動式ホーム柵整備の働きかけ  
整備が完了した東急大井町駅（東京急行電鉄株式会社提供）



ホームの内外を視覚障害者に知らせる内方線



ホームの傾斜に対する注意喚起の標示

### (5) 公共交通ネットワークの強化検討

リニア中央新幹線や、羽田空港の国際線の拡充、東急多摩川線と京急空港線を結ぶ蒲蒲線の実現化へ検討がはじまったこと等、区を取り巻く交通環境が変化していく中で、区の都市活動の中心であり、都市活性化拠点である大井町の活性化の観点から、大井町と羽田空港のアクセス性を向上させるため、シャトルバスの増便等を事業者に働きかけていくなど、公共交通ネットワークの強化について検討する。

## 4.3.6 安全な歩行空間の整備

- (1) 安心して通行できる歩行空間の整備
- (2) 歩道等のバリアフリー化の促進
- (3) 自転車等駐車場の整備促進

### (1) 安心して通行できる歩行空間の整備

#### ①歩行者が安心して通行できる歩道・歩行空間の整備推進

急速に進む高齢化社会に向けて、安全で快適な歩行空間ネットワークを構築し歩行者が安心して通行できる歩道・歩行空間の整備を推進する。

#### ②自転車利用者への啓発等

交差点改良等の安全対策を推進するとともに、自転車の走行の際のマナー啓発等について、関係機関と協力して推進する。

### (2) 歩道等のバリアフリー化の促進

すべての人が安全で安心して通行できるよう、「品川区すべての人にやさしいまちづくり推進計画」に基づき適切な勾配・段差や平坦部の確保とともに、視覚障害者誘導ブロックの設置や視覚障害者の利用頻度が高い施設周辺等の交差点における音響式信号機および横断歩道へのエスコートゾーンの設置、歩行空間の連続性に配慮した歩道等の整備等、道路空間や交通施設等のバリアフリー化を促進する。



道路バリアフリー事業の事例

### (3) 自転車等駐車場の整備促進

駅周辺の放置自転車やバイク等は、高齢者や障害者等の通行を困難にするだけでなく、緊急車両の通行や災害時における避難誘導、救難・救護活動の妨げとなるとともに、街の景観上の観点からも大きな支障となる。

市街地再開発事業や道路整備、まちづくりの動きとあわせて、鉄道事業者や大規模商業施設の事業者はもとより、区民の理解と協力を得ながら、自転車等駐車場の確保を図っていく。

### 4.3.7 細街路の拡幅整備

- (1) 細街路拡幅整備事業の推進・拡充
- (2) 地区計画等の活用による道路空間の確保および維持
- (3) 私道整備の促進

#### (1) 細街路拡幅整備事業の推進・拡充

区内の密集市街地では、生活道路の幅員が4m未満の狭あいな道路が多く存在し、日常生活の利便性を減じるとともに、緊急車両の通行や災害時の避難誘導、救難・救護活動の支障となっている。

こうした狭あいな道路は、建物の後退により道路空間を確保していく必要があるが、未だ、多くの狭あいな道路が残されているため、これらを確実に解消し、快適で安心・安全な道路空間を確保していくことが必要である。

よって、区民の理解と協力を得ながら、細街路拡幅整備事業等により拡幅整備を円滑に進め、狭あいな道路の解消を図る。

しかし、狭あいな道路の中で防災生活圈促進事業<sup>85</sup>地区・住宅市街地総合整備事業地区外の「行き止まり私道」は、細街路拡幅整備事業の対象外であり、地区によっては狭あいな道路の改善が遅れる可能性があるため、細街路拡幅整備事業の対象区域拡充の検討を行う。

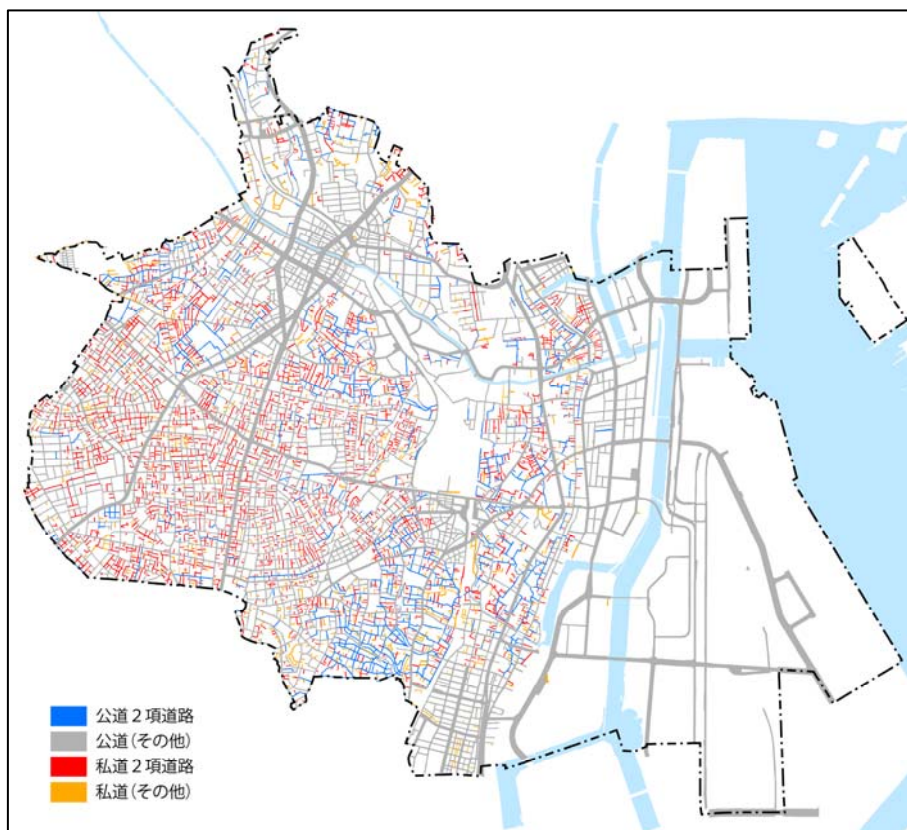


図 4-20 細街路の分布

<sup>85</sup> 防災生活圈促進事業：12 ページを参照



## (2) 地区計画等の活用による道路空間の確保および維持

耕地整理<sup>86</sup>が実施された区域では、街並み誘導型地区計画<sup>87</sup>を活用し、壁面の位置の制限による空地を確保するとともに、斜線制限と前面道路幅員による容積率制限の適用を除外することにより、建築物の建替えを促進し、道路空間の確保および維持を図る。

耕地整理が実施されていない密集市街地では、基本となる街区形状が複雑であり、幅員が4m未満の狭あいな道路や行き止まり道路が不規則に広がっている。

よって、狭あいな道路の拡幅や行き止まりの解消に加えて、地区内の幹線となる道路の整備を含めた基盤整備も必要に応じて検討していく。

## (3) 私道整備の促進

私道については、適切な路面の舗装や排水処理を行わない場合、利用者の生活に支障をきたす可能性があるが、技術的・経済的な理由等により、適切に処置されていない場合がある。

現在、私道の舗装や排水施設の設置に対する助成や技術支援を行い、日常生活の利便を図っていることから、今後も継続して私道整備に対する助成を推進していく。

### 4.3.8 橋梁の改修・長寿命化

区では、平成24年(2012年)現在70橋の橋梁を管理しているが、これらの多くは、建設後約20~50年が経過し、一部の橋梁では損傷(橋の傷み)が目立ち始めている。

そこで、「橋梁長寿命化修繕計画(平成22年(2010年)4月)」に則り、街並みとの調和や周辺の景観に配慮しながら、老朽化した道路橋等の架替えおよび改修等、計画的な修繕を行い、ライフサイクルコストの最小化を図りつつ、安全性と機能性の向上を図る。



勝島と八潮を結ぶ人道橋のかもめ橋

### 4.3.9 開発の機会を捉えた基盤整備

市街地再開発事業等が行われる場合、その周辺の基盤整備を同時に実施し、効率的に事業を進めていくため、国・都・事業者等の関係機関と綿密な連携を図ることとする。

<sup>86</sup> 耕地整理：5ページを参照

<sup>87</sup> 街並み誘導型地区計画：78ページを参照